

BIELIS LAJOS*

Mozdonyok között. A dombóvári fűtőház, a Baross Gábor Gépészeti Főnökség szakmai emlékei

Dombóvár község a nagybirtok szorításában lassan fejlődött ezért jócskán elmaradt a környező települések mögött. A közlekedés fejlődésével és a vasútépítéssel azonban a könnyen elérhető, medence elhelyezkedésű települések kerültek előnyös helyzetbe. Dombóvár így lett a kis mezőgazdasági településből Dél-Dunántúl nagy vasúti csomópontja, a környező tájegység gazdasági és kulturális központja.

DOMBÓVÁR KÖZLEKEDÉSÉNEK KIALAKULÁSA

Dombóvár közlekedésének kialakulása a rómaiak megjelenésének idejére vezethető vissza. Ebben a korban lett fontos közlekedési és kereskedelmi csomópont. Itt ágazott el az út Pécsről Győrbe, illetve Buda felé. Az úthálózat állapotában – egészen a 19. század második feléig – lényeges változás nem történt. Az elmozdulást az országszerte elkezdődött nagy vasútépítések hozták, melyek érintették Dombóvárt is, meghatározva ezzel a település fejlődését és jövőjét.

AZ Ó-FÜTŐHÁZTÓL A NÉGYSZÖGCSARNOKIG

Az Ó-fűtőház

A Duna–Dráva Vasút első, Zákány–dombóvári szakaszát 1872. augusztus 14-én nyitották meg. A Társaságnak indulásakor 12 db V. osztályú (később MÁV 374 sorozat) gőzmozdonya volt, melyeket az osztrák Maschinenfabrik Sigl, valamint a MÁV Gépgyár szállított. Ekkor még az ideiglenes végállomásként működő Dombóváron a mozdonyok fordításához a leendő fűtőház területén egy fordítókorongot építettek. A vonal második szakaszának átadására – Dombóvár–Bátaszék – készült el Dombóvár első fűtőháza. A Duna–Dráva Vasút mozdonyainak méreteit ismerve, a fűtőház két vágányán egyidejűleg nyolc mozdonyt lehetett tárolni, illetve javítani, amely 55 m hosszú és 13 m széles volt. (A Budapest–Pécsi Vasút megnyitásakor [1882. november 16.], az addig Dombóvár állomás nevét Ó-Dombóvárra változtatták. Mivel az állomás és a fűtőház egy vasúttársaságé volt – továbbá területük is egybefüggött – a későbbiekben a fűtőházat is Ó-fűtőháznak nevezték el.) A fűtőház épületétől északra helyezkedett el a tüzelőanyag-tároló szénfészter. Az állomással és több vasúti épülettel

* 7200 Dombóvár, Kinizsi út 44.

egy időben, 1909-ben elkészült az Ó-fűtőház villamosítása. A villamos energiát a Dombóvári Villamossági Rt. szolgáltatta. Az erőműtelep számára a szénét a MÁV biztosította.

1914–1918 a nagy fejlesztések, építkezések (szénszerelő, vízkivételi mű, zsilip a Kaposfolyón) évei voltak. Bővítették az állomás vágányhálózatát, korszerűsítették a jelzőberendezéseket, felépült a kocsimosó és -fertőtlenítő, valamint a Fatelítő Telep. Kicserélték a nagyobb méretű mozdonyok fordítására alkalmatlan, 13,5 m-es fordítókorongot. Felépítették az ország legkorszerűbb (Debrecenben volt még ilyen) szénszerelőjét, mellyel egy időben bővítették a széntér csille- és vágányhálózatát is.

1914 után az Ó-fűtőházat „szereldeként” használták. A szerelési feladatok kiszolgálására – mivel a körfűtőházban erre a célra műhelyek nem voltak – a fűtőházhoz 1926-ban toldalék épületet emeltek. Ebben kapott helyet a műszerész, a bádogos, az öntő és a forgácsoló műhely. Az Ó-fűtőház szerepe a gőzvontatás alkonyáig, illetve a dízelmozdonyok megjelenéséig már lényegesen nem változott. Az épületet a II. világháború pusztítása elkerülte, mindössze egy német bombázás során az épület északnyugati sarkát érte találat, de jelentős kárt nem okozott. Belső elrendezése a pakura tüzelésű mozdonyok Dombóvárra állomásításakor változott ismét. A fűtőolaj lefejtését, a mozdonyok kiszere-
lését két nagy teljesítményű Worthington gőszivattyúval végezték.

Az 1950-es évek végén az Ó-fűtőházban a gőzmozdonyok javítását fokozatosan megszüntették. Amikor a 324 sor. mozdonyokat a forgalomból kivonták, az épületben már csak a tartósan letétes mozdonyokat és a 603 psz. hómarógépet tárolták.

1961-ben az M31 sor. mozdonyok érkezésekor azonban újra élet költözött az épületbe, ugyanis ezt jelölték ki a dízelmozdonyok javítására. A két bejáratú vágány között üzembe helyezték az első üzemanyag-töltő állomást. 1968-ban érkezett az első 8 db M62 sor. mozdony, melyek karbantartását kezdetben szintén az Ó-fűtőházban végezték. 1968-ban az M62 sor. mozdonyok nagyobb tömegű alkatrészeinek kiemeléséhez mindkét vágányt áthidaló bakdarut építettek, és egy korszerű laboratóriumot rendeztek be. Ezekkel a változtatásokkal kialakult a fűtőház végleges belső elrendezése, amely elbontásáig jelentősen már nem változott. 1978-ban – a vontatási telep bővítése során – az új javítócsarnok (közismert nevén négyszög-csarnok) építése miatt az Ó-fűtőházat és kiszolgáló épületeit le kellett bontani. Azt a fűtőházat, amely a vasút első hírnöke volt Dombóváron, melynek falai között szakemberek nemzedékei nőttek fel, 1978 nyarán, 105 évi „szolgálat” után lebontották.

A BUDAPEST–PÉCS VASÚT FÜTŐHÁZA

A Duna–Dráva Vasút átadása után kilenc évvel, a Magyar parlament 1881. május 25-én egyhangúlag elfogadta a XLVI. törvényt, amely engedélyezte a Kelenföld–Baranya–Szentlőrinc I. osztályú, gőzmozdony üzemű vasútvonal megépítését. A vonalat 1882. november 16-án nyitották meg a közforgalom előtt 22 állomás, illetve megállóhellyel, közöttük – mint Dombóvár – többvágányosak is voltak. Megkülönböztetésül a Duna–Dráva Vasút már meglévő állomásától, e vonal felvételi épülete az Újdombóvár nevet kapta. A vonalat kiszolgáló vasúttársaság a pályaudvartól nyugatra egyvágányos fűtőházat épített, melyet a vonal nevéből eredően, évtizedeken át csak „pesti fűtőháznak” neveztek. A későbbiekben a mozdonyszín oldalához segédhivatalokat és egyéb kiszolgáló helyiségeket építettek.

A Budapest–Pécsi Vasút részére a berlini Wöhlert Gyár szállította a 728–743. gysz., a Floridsdorfi Mozdonygyár pedig a 449. 450. gysz. mozdonyokat. (E mozdonyok közül – a későbbi MÁV átszámozás folytán – a 341,012 pályaszámú mozdonyt még 1972-ben is használták a sárvári cukorgyárban. Felújítása óta nosztalgia mozdonyként üzemel.) Az államosításokat követően a két fűtőházat összevonták, és ezzel 1890-ben megalakult az első Dombóvári Fűtőházi Főnökség, melynek vezetője **Reissner Sándor** lett.

1882-ben a Budapest–Pécsi Vasút átadására készült el az Újdombóvárt, az akkor már Ó-Dombóvárnak nevezett – ma Dombóvár-alsó – állomást összekötő 1,67 km hosszú vonalszakasz, és ezzel a két állomás között létrejött a vasúti összeköttetés. 1895-ben a Hajmáskér–Dombóvár HÉV-vonalról is befutott az első vonat Dombóvárra.

1898-ben a körfűtőház átadása után a „pesti fűtőház” elvesztette jelentőségét, és 16 év szolgálat után mint fűtőházat megszüntették. 1915-től Újdombóvár állomás helyszínrajzán már laktanya épületként van feltüntetve, de elbontásáig (1999. 07. 12.) még számos funkciót látott el.

A KÖRFŰTŐHÁZ

A kiegyezést követő gazdasági fellendülés és az ipari fejlődés hatására a MÁV a forgalom kiszolgálására több nagy vasúti csomópontot létesített. A szállítandó áruk mennyisége folyamatosan nőtt, aminek hatására állandósultak a torlódások és a fennakadások a vasúti forgalomban. A vonatközlekedés sűrűbb lett, az átlagos vonatterhelések megnőttek. Ennek kiszolgálására a csomóponton több és nagyobb teljesítményű vontatójárműre lett szükség. A mozdonyok javításában is fennakadások mutatkoztak. A két fűtőház – a mindössze három vágányával – már szűkösnek bizonyult, ezért elengedhetetlenné vált egy új, korszerű fűtőház építése. A tervezésekor a körcikk alakú formára esett a választás, amely a századforduló követelményeit figyelembe véve a legkorszerűbbnek számított. A dombóvári volt a MÁV első körcikk alakú fűtőháza. (Az országban a Déli Vasút azonban német mintára már korábban is épített körcikk alakú fűtőházakat.) Ezen épülettípusnak az volt a nagy előnye, hogy a mozdonyokkal a forgalmi mozgásokat egymás zavarása nélkül tudták elvégezni. Hátránya volt viszont a fordítókorong szűk keresztmetszete és sebezhetősége. (A II. világháború igazolta ezt, amikor felrobbantásával megbénították a fűtőházat.) A fűtőház helyét a Budapest–Pécsi Vasút, a Duna–Dráva Vasút és az Ó-Dombóvárt Újdombóvárral összekötő vasútvonalak által határolt területen jelölték ki. A kiválasztásánál fontos szempont volt a vízellátás, amelyet a Kapos-folyó közelsége biztosított.

A körfűtőházat 1897-ben kezdték el építeni és 1898-ban adták át rendeltetésének 15 db 16,6 m-es vágánnyal, és vizsgálócsatornával. Ez a korabeli mozdonyok méreteit figyelembe véve megfelelt a kor követelményeinek. A vágányokat egy 18 m átmérőjű, kézi működtetésű fordítókorong kötötte össze.

A forgalom további növekedése még több és még nagyobb méretű mozdonyokat igényelt. A 324. és 327. sor. mozdonyok üzembe állítása, valamint a megnövekedett mozdonyállag 1912-ben szükségessé tette a körfűtőház bővítését további hét vágánnyal. Az új vágányok már hosszabb, 22,6 m-es vizsgálócsatornákkal készültek, felkészülve a mozdonyok méreteinek várható növekedésére.

1914 után a fűtőház technológiai felszereltsége, feladata – néhány kisebb változástól eltekintve – a dízelesítés kezdetéig változatlan maradt. A II. világháború a körfűtőház épületét is megkímélte. Közvetlen bombatalálatot nem kapott, csak a közeli rétre hulló bombák légnyomása okozott kisebb károkat az épületben. A legjelentősebb kárt a visszavonuló német csapatok okozták a fordítókorong királycsapszegének és a víztorony lábainak a felrobbantásával. A háború alatt idegen vasutak – FS (olasz) 729, DR (német) 501, 520. sor. – mozdonyai is teljesítettek hosszabb-rövidebb ideig szolgálatot a dombóvári fűtőháznál.

Az évtizedek során a kéntartalmú füstgázok elsősorban a fűtőház tetőszerkezetében okoztak jelentős korróziós károkat. A MÁV Vezérigazgatóság által elrendelt statikai vizsgálat eredményeként a tetőszerkezetet megerősítették. Ezzel a munkával a körfűtőház eredeti arculatát változatlanul hagyó átalakítások és helyreállítások befejeződtek. Az épület állapotának és a dízelesítés térhódításának eredményeként 1966-ban kezdődött el a Körzeti Beruházási Program tervezése. A terveket 1968. július 26-án hagyták jóvá, a befejezés idejét 1972-re tűzték ki. A feladattal a MÁV Dombóvári Építési Főnökséget bízták meg.

Az átépítés első ütemének programja: 1966–1968.

A 16–22. sz. vágányokat és a hozzájuk tartozó csarnokrészt átépítették. A 16–22. sz. vágányok fölé körpályán mozgó, 5 t teherbírású híddarut szereltek.

Az átépítés második ütemének programja: 1971–1972.

A 9–15. sz. vágányok közötti csarnokrészt átépítették. A 13–15. sz. vágányokon többszintes vizsgáló állásokat alakítottak ki.

Az átépítés harmadik ütemének programja: 1973–1974.

Az 1–8. sz. vágányok feletti csarnokrészt teljesen lebontották és újjáépítették. Ez még vegyes üzemre (gőz és dízel) készült, ezért a 4–8. sz. vágányok fölé füstelvezető kéményeket is elhelyeztek.

Az átépítés negyedik ütemének programja: 1974–1975.

Az 1–8. sz. vágányokat átépítették, a vizsgáló csatornákat felújították. A teljes beruházás 1975. november 20-ára készült el, hivatalosan 1975. december 10-én adták át, a használatbavételi engedélyt 1976. február 20-án állították ki.

A fenti munkálatok során a körfűtőház vontatásgépezeti berendezéseit is felújították, illetve – a korszerű technológiai követelményeknek megfelelően – újakat telepítettek. A dízelmozdony javítási technológia követelményeinek megfelelően rendezték be a fűtőház köré épített segédműhelyeket.

A villamos mozdonyok Dombóvárra állomásítását követően a mozdonyok napvizsgálatának, illetve futójavításainak feltételeit is megteremtették. A beavatkozások során a fűtőház teljesen új arculatot kapott, az eredeti stílusából és szerkezetéből csupán a bejáratok boltíves kialakításai maradtak meg.

A NÉGYSZÖGCSARNOK

A dízelmozdonyok számának ugrásszerű növekedése miatt – a korszerű kiszolgáló és javítóeszközöket, technikai háttérrel igénylő járművek javítására – a MÁV célszerűségi okokból körzeti dízelbázisok kialakítását határozta el. 1967-ben született döntés alapján Dombóvárt, kedvező adottságait figyelembe véve, körzeti javítóbázissá jelölték ki. A négyszögcsarnok építése már a körzeti beruházási program része volt. A MÁV Tervező Iroda 1970-re készítette el a 250 millió Ft tartalmú beruházási tervet. A program tartalmazta a négyszögcsarnok, tanműhely, központi fűtőtelep, olajbázis, szociális épület, üzemi étkezdé és a közlekedési utak építését is. Az átadás határidejét 1972-re tűzték ki. Az épület kivitelezését, mély- és magasépítési, valamint technológiai szerelési munkáit a Tolna Megyei Állami Építőipari Vállalat vállalta el, mint generálkivitelező. Építését úgy kellett megoldani, hogy közben a mozdonyok kiszolgálása zavartalan legyen.

A munkálatok 1978-ban kezdődtek az Ó-fűtőház, a homokszárító, a villamos műhely, a gázolaj tároló és feladó valamint a szénszerelő (1979. december 12-én 10.00 órakor robbantották fel) lebontásával.

1981 végére készültek el a csarnok alépítményi munkái, valamint a süllyesztő berendezés. A csarnok vázszerkezete előregyártott elemekből készült. A darupályákat tartó vasbeton oszlopokat a méreteik miatt a helyszínen gyártották le. A tartóoszlopok leverése után elkezdődött a csarnok gépezeti szerelése. A dízelbázis beruházásának költsége 1970-ben 250 millió Ft-tal indult, ezt 1975-ben 175, majd 1980-ban 125 millió Ft-ra csökkentették. Ennek eredményeként az eredeti tervek csak részben valósultak meg.

Az épület fő része a nagycsarnok négy vágánnyal, két darupályával. Minden vágányon vizsgáló csatornával, melyek közül hármát oldalaknával is elláttak. Itt található a 40/15 t négyorsós, emelőpaddal ellátott kerékpársüllyesztő berendezés, és a 100 t csoport emelő. Az épület keleti oldalához csatlakozik a kétvágányos, háromszintes villamosmozdony-javító csarnok, a hozzátartozó segédműhelyekkel és irodákkal. E program keretében valósult meg az ország egyetlen diagnosztikai állomása, mely lehetővé tette a dízelmozdonyok műszaki állapotának üzemközbeni vizsgálatát. Mára már a vontatási nemek aránya jelentősen megváltozott a villamos mozdonyok javára, és emellett a dunaújvárosi, kaposvári, bátaszéki Vontatási Főnökség is a Dombóvári Vontatási Főnökség irányítása alá került.

2002-re a technológiákat, műhelyeket, a gépezeti berendezéseket már az ISO 9001 előírásainak megfelelően alakították ki. A főnökség mentalitására jellemző, hogy a kor szellemének megfelelően, egyre több főműhely szintű feladatra és balesetes mozdonyok javítására vállalkoznak.

Nem lenne teljes a kép a dombóvári vasútról, ha a Gazdasági Vasutakról (GV) nem tennék említést. Ez volt a vasútépítésnek az a legolcsóbb formája, mely a fővonalaktól távol eső falvakat, gazdaságokat összekötötte a fejlettebb településekkel. Rendkívüli jelentőségű volt mind gazdasá-

gi, mind társadalmi szempontból. A GV fénykorában 75 km hosszúságú vonal hálózta be Dombóvár környékét. Az 1970-es évek kezdetén gazdaságtalanságuk miatt országszerte sorra szüntették meg a vonalakat, és ennek során a Dombóvári Üzemfőnökséget és Járműjavító Műhelyt 1979. december 31-én felszámolták.

A Dombóvári Gépészeti Főnökség 1998-ban – 100. éves jubileumának évében – felvette Baross Gábor nevét. A MÁV Rt. Baross Gábor Gépészeti Főnöksége ma a MÁV Rt. egyik legkorszerűbb, jó hírű javító bázisa.

IRODALOM

- Beles Lajos–Francz József*: Fejezetek a dombóvári fűtőházak történetéből. MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Budapest, 1998.
Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök története. Franklin Társulat Könyvnyomdája Budapest, 1883.
Dr. Majdán János–Nagy Jenő: Vasút a Dunától a Dráváig. MÁV Rt. Budapest, 1997.
Lovas Gyula: Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV Rt. Budapest, 1996.
Dr. Ladányi Miksa: A magyar közlekedésügy monográfiája, Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatala Budapest, 1936.
Mezei István: A 150 éves magyar vasút. 1846–1996 MÁV Rt. Budapest, 1996.
Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Kapisztrán Nyomda Vác, 1937.
Dr. Szőke Sándor: Dombóvár. Dombóvár város önkormányzata és 26 civil szervezete, Dombóvár, 1996.
Márfai Ottó: A dombóvári csomópont története. Szakdolgozat, Dombóvár, 1972.
Mohay László: Mozdonyok állomásítása. Magángyűjtemény.
Szabó Laura: A dombóvári vasútvonalak kiépülése és szerepük a település fejlődésében. Szakdolgozat, 1997.
MÁV Rt. Vezérigazgatóság Mozdonyszolgálati Divízió I.: Állomásítási jegyzékek 1925–1998.
MÁV Rt. Területi Igazgatósága Pécs, Irattár. Az 1913–1945 között kelt ügyiratok.
MÁV Rt. Vontatási Főnökség Dombóvár, Házi Múzeum gyűjteménye.